



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 23]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 24, 2009/फाल्गुन 5, 1930

No. 23]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 24, 2009/PHALGUNA 5, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 18 फरवरी, 2009

सं. टीएएमपी/31/2008 वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, यथेष्ट समय के पश्चात् भी बर्थ खाली नहीं करने वाले पोतों पर दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/31/2008-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

—आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2009 के 12वें दिन पारित)

यह मामला यथेष्ट समय के पश्चात् भी बर्थ खाली नहीं करने वाले पोतों पर दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वीपीटी के वर्तमान दरमान में अनुसूची 2.3.3 के अधीन टिप्पणी 2 में कहा गया है कि दरमान में निर्धारित विनिर्दिष्ट अवधि के बाद पोतों के अधिक समय रुकने के लिए सामान्य लागू बर्थ किराये के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली, बशर्ते बर्थ के लिए मौजूद हो और उतराई/नौभरण प्रचालनों के पूरा होने से 10 घंटे पहले वीपीटी द्वारा नोटिस दिया गया हो।

3.1 वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निवेदन किया है कि मौजूदा दंडात्मक बर्थ किराया, बर्थों को खाली करने के लिए नोटिस दिए जाने के बावजूद, बर्थों पर पोतों के अति-विराम के हतोत्साहित करने के लिए निरोधक रूप में कार्य नहीं कर रहा है। घाटशुल्क, प्रहस्तन प्रभार आदि के रूप में पत्तन को राजस्व की हानि होने के अलावा प्रतीक्षा कर रहे पोतों के लिए बर्thing-पूर्व विराम होता है और इससे पत्तन के कुशलता पैरामीटर प्रभावित हो रहे हैं। अतः, बर्थों पर अति विराम से पोतों को हतोत्साहित करने के लिए उपयुक्त दंडात्मक बर्थ किराया निर्धारित करने की आवश्यकता महसूस की गई है।

3.2 निष्क्रिय पोतों द्वारा बर्थ की अनावश्यक अभिग्रहणता से बचने के लिए, पत्तन ने मार्च, 2005 के टीएएमपी दिशा-निर्देशों के खंड 2.17 को उद्धृत करते हुए तदर्थ आधार पर, दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए 12 जनवरी, 2008 को एक परिपत्र जारी किया था। वीपीटी द्वारा तदर्थ आधार पर प्रारंभ किया गया दंडात्मक बर्थ किराया निम्नवत् है :—

"यदि 2.3.3 (2) (i) के अधीन दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करने के 15 दिनों बाद भी पोत अति-विराम करता है तो ऐसी अधिक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अलावा सामान्य बर्थ किराये के 5 गुना के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।"

3.3 वीपीटी ने उपर्युक्त प्रावधान को अनुमोदित और अधिसूचित करने का अनुरोध किया है।

4. वीपीटी को यह बता दिया गया था कि पोत के अति-विराम के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित दंडात्मक बर्थ किराया को तदर्थ आधार

पर लागू करना मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.1. से 2.17.3. के अनुसार नहीं है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, जहां कहीं अधिसूचित दरमान में सेवाओं/कार्गों के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर दर की वसूली कर सकता है। इस प्रयोजन के लिए, तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गों के लिए वर्तमान में अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपथित होनी चाहिए और इस पर पत्तन तथा संबद्ध उपयोक्ता परस्पर रूप से सहमत होने चाहिए। वर्तमान मामले में, प्रस्तावित दंडात्मक बर्ध किराया न तो मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्क पर आधारित है न ही इस पर संबद्ध उपयोक्ताओं ने सहमति दी है। अतः, वीपीटी को प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था स्पष्ट करने की सलाह दी गई थी जिसके अधीन पत्तन द्वारा तदर्थ दर वसूल की जाती है।

5.1 इसी बीच, प्रस्तावित दंडात्मक बर्ध किराया प्रभार जोकि टीएमपी द्वारा अनुमोदित नहीं है के भुगतान के लिए पत्तन द्वारा जोर दिए जाने के बारे में उपयोक्ताओं में से एक से अभ्यावेदन प्राप्त हुआ था। इस संबंध में, वीपीटी ने निवेदन किया है कि वह तदर्थ दंडात्मक बर्ध किराया प्रभार निर्धारित और वसूल करने के लिए बाधित है क्योंकि व्यापार इसके लिए कभी भी सहमत नहीं होगा। इसने निवेदन किया है कि यदि प्रस्तावों को बिना तदर्थ दर निर्धारित किए टीएमपी को भेजे जाते हैं तो ऐसा प्रशुल्क अनुमोदित करने में विलंब होगा और ऐसी स्थितियों में नुकसान पत्तन द्वारा प्रभार्य दंडात्मक प्रभारों की तुलना में बहुत ज्यादा होगा।

5.2 इस प्राधिकरण ने पत्र दिनांक 25 अगस्त, 2008 द्वारा वीपीटी को सलाह दी थी कि इस प्राधिकरण द्वारा उसके प्रस्ताव को औपचारिक रूप से अनुमोदित किए जाने तक प्रस्तावित प्रभार वसूल करने से बचा जाए।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रपिछित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। वीपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

7.1 यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक होगा कि यदि पोत 15 दिनों के बाद अति-विराम करता है तो सामान्य बर्ध किराये के पांच गुना के समकक्ष दंडात्मक बर्ध किराये की वसूली के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा जारी किए गए परिपत्र सं. 8 दिनांक 12 जनवरी, 2008 को चुनौती देते हुए मै. एसकेएस लोजिस्टिक्स लि. ने विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और टीएमपी के विरुद्ध रिट याचिका सं. 2008 का 14468 दाखिल की थी।

7.2 याचिकाकर्ता ने मुख्यतः सामान्य बर्ध किराये के पांच गुना पर दंडात्मक बर्ध किराया वसूल करने के लिए पत्तन द्वारा जारी किए गए परिपत्र और पत्तन द्वारा की गई परिणामी कार्रवाइयों को चुनौती दी है।

7.3 मै. एसकेएस लोजिस्टिक्स लि. द्वारा वीपीटी को भेजे गए ई-मेल से यह ज्ञात होता है कि पत्तन के साथ हुई चर्चाओं के आधार

पर, मै. एसकेएस लोजिस्टिक्स लि. ने रिट याचिका को वापस लेने का निर्णय लिया है और मामले को वापस लेने के लिए कार्यवाही शुरू कर दी है।

8.1 इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 दिसम्बर, 2008 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8.2 संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी को निम्नलिखित सूचना एक सप्ताह के समय में भेजने की सलाह दी गई थी :

(i) पिछले तीन वर्षों में अवसरों की संख्या जब पोत कार्गों प्रचालन के पूरा होने के बाद 15 दिनों से अधिक की अवधि के लिए बर्ध पर अति-विराम करते हैं, ऐसे अति-विराम के कारणों के साथ।

(ii) पोतों के अति-विराम के कारण पत्तन को नुकसान हुए राजस्व दर्शाते हुए बृहत् राजस्व विश्लेषण।

8.3 वीपीटी ने प्रतिसाद में निम्नलिखित सूचना भेजी है :-

(i) पत्तन ने पिछले तीन वर्षों में चार अवसर (तीन पोत और एक बार्ज) बताए हैं जब पोत 15 दिनों से अधिक अवधि के लिए बर्ध पर अति-विराम करते हैं। पोत को बुलाने का प्रयोजन मरम्मत/सर्वेक्षण था और अति-विराम के कारण मरम्मत करना बताया गया है।

पत्तन ने निवेदन किया है कि अन्य प्रतीक्षा कर रहे पोतों को व्यवस्थित करने के लिए बर्ध को खाली करने के लिए नोटिस दिए जाने के बाद भी दो पोतों ने 116/136 दिनों से अधिक बर्ध को अभिग्रहीत किया था। इससे अन्य पोतों को भारी बर्धग-पूर्व बाधा हुई जिससे निर्यातकों/आयातकों को नुकसान हुए। टग एन पी अनुजा और बार्ज सुशीला II के मामले में, पत्तन ने निवेदन किया है कि यह टग/बार्ज मरम्मतों के लिए मई, 2005 में वीपीटी में बर्ध किए गए थे और बर्ध को खाली करने के लिए कई नोटिस दिए जाने के बावजूद वे अभी भी पत्तन बर्ध पर पड़े हैं।

(ii) इन पोतों के अति-विराम के कारण पत्तन को हुआ राजस्व नुकसान रु. 859.94 लाख अनुमानित किया गया है। बर्ध किराया प्रभार के पांच गुना पर प्रस्तावित दंडात्मक बर्ध किराया रु. 238.77 लाख अनुमानित किया गया है जिसका अर्थ है अब तक पत्तन को रु. 621.17 लाख तक नुकसान हो चुका है। इसने इस संबंध में विस्तृत गणना भेजी है।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियां और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

(i) दंडात्मक बर्ध किराये की वसूली के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) का प्रस्ताव उतराई/लदाई प्रचालनों के पूरा होने के पश्चात् बर्धों पर यथेष्ट समय के बाद पोतों के अति-विराम को हतोत्साहित करने के लिए बताया गया है।

(ii) मौजूदा दरमान विनिर्दिष्ट अवधि के बाद पोतों के अति-विराम के मामले में बर्ध किराया प्रभार के समकक्ष दंडात्मक बर्ध किराये की वसूली निर्धारित करता है, बर्धों के लिए माँग हो और उतराई/नौभरण प्रचालनों के पूरा होने के 10 घंटे पहले वीपीटी द्वारा नोटिस दिया गया हो। पत्तन का मत है कि दंडात्मक बर्ध किराया वसूल करने का मौजूदा प्रावधान पोत के अति-विराम के निरोधक के रूप में कार्य करने के लिए पर्याप्त नहीं है। सामान्य बर्ध किराये के पांच गुना पर प्रस्तावित दंडात्मक बर्ध किराया केवल तभी लागू किया जाता है जब अनुसूची 2.3.3 (2)(i) में पहले से निर्धारित सामान्य दंडात्मक बर्ध किराये की वसूली के पश्चात् भी 15 दिनों के बाद पोत बर्ध पर अति-विराम करते हैं।

(iii) पत्तन ने बताया है कि कई ऐसे अवसर हैं जहाँ उनकी ओर से कुछ अकुशलता के कारण मौजूदा दरमान में निर्धारित दंडात्मक बर्ध किराये की वसूली के पश्चात् भी यथेष्ट समय के लिए पोत बर्ध पर अति-विराम किया है। पत्तन ने भी उल्लेख किया है कि पत्तन के पड़ोस में जहाँ कहीं पोत मरम्मत सुविधाएं उपलब्ध हैं उन्हें प्राथमिकता नहीं दी जाती है क्योंकि पत्तन द्वारा प्रभार्य बर्ध किराया प्रभार कम है। बर्ध पर पोत के ऐसे निष्क्रिय खड़े रहने से न केवल पत्तन को राजस्व का नुकसान होता है अपितु बर्ध के लिए प्रतीक्षा करने वाले पोतों को भी असुविधा और नुकसान होता है।

विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट्स असोसिएशन और विशाखापत्तनम स्टीवडोर्स असोसिएशन ने पत्तन के प्रस्ताव को सामान्यतः समर्थन दिया है। इंडियन नेशनल शिपऑनर्स असोसिएशन (आईएनएसए) ने दंडात्मक बर्ध किराये में स्लैब-वार वृद्धि का सुझाव दिया है। यह स्वीकार करना होगा कि बर्ध पत्तन का अप्रचुर संसाधन है और इसलिए यह जरूरी है कि इसका सर्वोत्तम उपयोग किया जाना चाहिए। क्षमता सीमांकन की स्थिति में, कार्गो बर्ध का लम्बे समय तक अभिग्रहण, जोकि विशेष रूप से कार्गो के जलयान-तट इनेबलिंग के लिए है। अन्य प्रतीक्षा कर रहे पोतों को उनका व्यापार से अनिवार्यतः वंचित करेगा यदि पत्तन न्यास को राजस्व नुकसान नज़रअंदाज भी किया जाता है। इस संभावना के मद्देनज़र और यह भी स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित लेवी पत्तन के लिए आय के नियमित स्रोत की अपेक्षा प्रकृति में अधिक निरोधक है, पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

(iv) मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17 को उद्धृत करते हुए, वीपीटी ने 12 जनवरी, 2008 को

अपने द्वारा जारी किए गए परिपत्र के आधार पर पोत के अति-विराम के लिए प्रस्तावित दंडात्मक बर्ध किराया तदर्थ आधार पर वसूल किया है।

वीपीटी के प्रस्ताव की पावती देते समय वीपीटी को यह पहले ही बता दिया गया था कि 12 जनवरी, 2008 को उसके द्वारा जारी किए गए परिपत्र के आधार पर पोत के अति-विराम के लिए प्रस्तावित दंडात्मक बर्ध किराया को तदर्थ आधार पर लागू करना मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार नहीं है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, अधिसूचित दरमान में जब कभी सेवाओं/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होता है तो पत्तन प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर दर की वसूली की जा सकती है। इस प्रयोजन के लिए, तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए वर्तमान में अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर तदर्थ दर विपथित की जानी चाहिए और पत्तन तथा संबद्ध उपयोक्ता परस्पर रूप से सहमत होने चाहिए। वर्तमान मामले में, प्रस्तावित दंडात्मक बर्ध किराया न तो मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्क पर आधारित है न ही इस पर संबद्ध उपयोक्ताओं ने सहमति दी है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.4 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी प्रभाव से लागू होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार की जाएगी जहाँ तक पूर्वव्यापी रूप से कुछ संशोधन करने की अपेक्षा हो। वर्तमान मामले में, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वीपीटी द्वारा तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर का कार्यान्वयन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है। यह प्राधिकरण वीपीटी को पहले ही निदेश दे चुका है कि इस प्राधिकरण द्वारा दर को अंतिम रूप से अनुमोदित किए जाने तक प्रस्तावित लेवी की वसूली रोकी जाए। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर भावी प्रभाव से होगी और इस प्राधिकरण ने अंतरिम अवधि के दौरान पत्तन द्वारा अपनाई गई तदर्थ प्रशुल्क व्यवस्था का अनुसमर्थन नहीं किया है।

अतः वीपीटी को अंतरिम अवधि के दौरान इस लेखा पर वीपीटी द्वारा तदर्थ आधार पर वसूल किए गए प्रभारों, यदि कोई हों, की वापसी का निदेश दिया जाता है और भविष्य में ऐसी कार्रवाई से बचने की सलाह दी जाती है।

(v) विशाखापत्तनम स्टीवडोर्स असोसिएशन ने इस प्रस्ताव का समर्थन करते समय सुझाव दिया था कि प्रस्तावित दंडात्मक बर्ध किराया अधिरोपित किए जाने से पहले पोतों के अति-विराम के सही कारणों को सुनने के लिए पत्तन के पास प्रावधान उपलब्ध होना चाहिए। यह प्राधिकरण पूर्ववर्ती मामलों में पहले ही निर्णय दे चुका है कि वह दरमान में ऐसी शर्तें निर्धारित करने के पक्ष में नहीं है जिससे महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनल प्रचालकों को

अनियंत्रित विवेकाधीन शक्तियाँ प्राप्त हों। पारदर्शिता बनाए रखने के लिए परिस्थितियों अथवा अपवादों, यदि कोई हों, को दरमान में स्पष्ट रूप से निर्धारित किए जाने की जरूरत है। पत्तन अथवा उपयोक्ताओं में से किसी ने भी ऐसा प्रावधान प्रस्तावित नहीं किया है। किसी भी मामले में, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें केवल अधिकतम दरें होती हैं, और, बीपीटी को विवेकाधिकार है कि वह निर्धारित दरों से कम स्तर पर प्रभार वसूल करें। इसके अलावा, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 53 भी महापत्तन न्यासों के न्यासी मंडल को शक्तियाँ प्रदान करती हैं कि वे विशेष मामलों में किसी दर अथवा प्रभार के भुगतान से किन्हीं सामानों अथवा पोतों को पूर्ण रूप से अथवा आंशिक रूप से छूट/माफ करें।

11.1 परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण बीपीटी के मौजूदा दरमान की अनुसूची 2.3.3. के अधीन टिप्पणी (3) रूप में निम्नलिखित प्रावधान को शामिल किए जाने को अनुमोदन प्रदान करता है :—

“(3) यदि पोत का अति-विराम 2.3.3. (2) (i) के अधीन दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करने के पश्चात् भी 15 दिनों से अधिक होता है, तो ऐसी अधिक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अलावा सामान्य बर्थ किराये के 5 गुना के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।”

11.2 यह अनुमोदित दर भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति से प्रभावी होगी।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/08-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 18th February, 2009

No. TAMP/31/2008-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for levy of penal berth hire on vessels not vacating the berth even after considerable time as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/31/2008-VPT

Visakhapatnam Port Trust

—Applicant

ORDER

(Passed on this 12th day of February, 2009)

This case relates to the proposal from Visakhapatnam Port Trust (VPT) for levy of penal berth hire on vessels not vacating the berth even after considerable time.

2. Note 2 under Schedule 2.3.3. in the existing Scale of Rates of VPT provides for levy of penal berth hire equivalent to normal applicable berth hire for overstayal of the vessels beyond the stipulated period prescribed in the Scale of Rates, provided there is demand for the berth and a notice is served by the VPT 10 hours in advance of completion of discharge/shipment operators.

3.1. The VPT in its proposal has submitted that the existing penal berth hire is not acting as deterrent to discourage the overstayal of vessels at the berths, despite serving notices to vacate the berths. It causes pre-berthing detention to the waiting vessels besides causing loss of revenue to the port in terms of wharfage, handling charges etc., and thus affecting the efficiency parameters of the port. It is, therefore, felt essential to fix a suitable penal berth hire to discourage the vessels from overstaying at the berths.

3.2. In order to avoid unnecessary occupation of berth by idle vessels, the port has issued a circular on 12 January, 2008 for levy of penal berth hire, on an adhoc basis quoting clause 2.17 of TAMP Guidelines of March 2005. The penal berth hire introduced by the VPT on adhoc basis is as under:

“If the overstayal of the vessel exceeds beyond 15 days even after levying Penal Berth Hire under 2.3.3 (2) (i), then Penal Berth Hire equivalent to 5 times of the normal Berth Hire for such excess period shall be levied in addition to the normal Berth Hire Charges.”

3.3. The VPT has requested to approve and notify the aforesaid provision.

4. It was pointed out to the VPT, that introduction of the proposed penal berth hire for overstayal of vessel on adhoc basis by the port is not in line with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005. As per the tariff guidelines whenever a specific tariff for services / cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit the proposal and levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified. For this purpose, the adhoc rate must be derived based on the existing notified tariffs for comparable services/cargo and it must be mutually agreed upon by the port and the concerned users. In the instant case, the proposed penal berth hire is neither based on the existing notified tariff nor does it have concurrence of the concerned users. The VPT was, therefore, advised to clarify the tariff setting arrangement under which the adhoc rate is collected by the port.

5.1. In the meanwhile, there was a representation from one of the users about the port insisting on payment of proposed penal berth hire charge though the proposed rate is not approved by the TAMP. In this regard, the VPT has submitted that it is constrained to fix and levy adhoc penal berth hire charge since the trade would never agree for the same. It has submitted that if the proposals are sent to TAMP without fixing adhoc rate there may be delay in approving such tariff and the extent of loss in such situations would be very substantial compared to the penal charges levied by the port.

5.2. This Authority vide letter dated 25th August, 2008 advised the VPT to refrain from levying the proposed charge till its proposal is formally approved by this Authority.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, the VPT proposal was forwarded to the concerned users/user organisations seeking their comments. The comments received from users/user organisations were forwarded to VPT as feedback information. The VPT has furnished its comments on the comments of users/user organisations.

7.1. It may also be relevant to mention that M/s. SKS Logistics Ltd. has filed a Writ Petition No.14468 of 2008 against Visakhapatnam Port Trust and TAMP in the Andhra Pradesh High Court challenging the circular no. 8 dated 12th January, 2008 issued by the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for levy of penal berth hire equivalent to five times the normal berth hire in case the vessel overstays beyond 15 days.

7.2. The Petitioner has mainly challenged the circular issued by the port for levy of penal berth hire at five times the normal berth hire and consequent actions taken by the port.

7.3. It is understood from an e-mail sent by M/s. SKS Logistics Ltd. to VPT that based on the discussion with the port, the M/s. SKS Logistics Ltd. has decided to withdraw the writ petition and has initiated the process for withdrawal on the case.

8.1. A joint hearing in this case was held on 19th December, 2008 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT and the concerned users/user associations have made their submissions.

8.2. At the joint hearing, the VPT was advised to furnish the following information within a week's time :

- (i) The number of instances in the past three years when vessels overstayed at the berth for a period more than 15 days after completion of cargo operation alongwith reasons for such overstayal.
- (ii) A comprehensive revenue analysis showing revenue foregone by the port due to overstayal of vessels.

8.3. The VPT has in response furnished the following information :

- (i) The port has reported four instances (three vessels and one barge) in the past three years when vessels overstayed at berth for a period more than 15 days. The purpose of call of vessel was for repairs/survey and the reasons for overstayal is stated to be for carrying out repairs.

The port has submitted that two of the vessels had occupied the berth for more than 116/136 days even after serving notices to vacate the berth to accommodate other waiting vessels. This has resulted in heavy pre-berthing detention to other vessels causing losses to exporters/importers. In respect of tug N.P. Anuja and Barge Sushila II, the port has submitted that this tug / barge were berthed in VPT in May 2005 for repairs and are still lying at the port berth despite several notices to vacate the berth.

- (ii) The revenue foregone by the port due to overstayal of these vessels is estimated to be Rs. 859.94 lakhs. The proposed penal berth hire at five times the berth hire charge is estimated to be Rs. 238.77 lakhs which means still the port will incur loss to the extent of Rs. 621.17 lakhs. It has furnished detailed calculation in this regard.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges :

- (i) The proposal of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for levy of penal berth hire is mooted reportedly to discourage overstayal of vessels beyond considerable time at the berths after completion of discharge/loading operations.
- (ii) The existing Scale of Rates prescribes levy of penal berth hire equivalent to berth hire charge in case of overstayal of the vessels beyond the stipulated period provided there is demand for the berth and a notice is served by the VPT 10 hours in advance of completion of discharge/shipment operations. The port is of the view that the existing provision of levying penal berth hire is not adequate to act as a deterrent for overstayal of vessel. The proposed penal berth hire at five times the normal berth hire is applicable only when the vessels overstay at the berth beyond 15 days even after levy of normal penal berth hire already prescribed in Schedule 2.3.3 (2) (i).
- (iii) The port has reported that there are instances where vessels overstay at berth for considerable time even after levy of the prescribed penal berth hire in the existing Scale of Rates on account of some deficiency on their part. The port has also pointed out that vessel repair facilities available elsewhere in the vicinity of the port are not preferred as the berth hire charges levied by the port are cheaper. Such idling of a vessel at berth causes not only loss of revenue to the port but also inconvenience and losses to the others vessels which are waiting for the berth.

The Visakhapatnam Steamship Agents Association and Visakhapatnam Stevedores Association have in general endorsed the proposal of the port. The Indian National Ship-owners Association (INSA) has suggested slab-wise increase in the penal berth hire. It has to be recognised that berth is a scarce resource of the port and hence it is essential that it should be utilized optimally. In a situation of capacity limitation, long occupation of a

cargo berth, which is primarily for enabling ship-shore of cargo, will essentially deprive the other waiting vessels from carrying on with their trade even if the revenue loss to the port trust is ignored. Viewed from this perspective, and also recognising that proposed levy is more of a deterrent in nature than a regular source of income for the port, the proposal of the port is accepted.

- (iv) Quoting clause 2.17 of the tariff guidelines of March 2005, the VPT has levied the proposed penal berth hire for over stayal of vessel on adhoc basis based on a circular issued by it on 12th January, 2008.

It has already been brought to the attention of the VPT while acknowledging its proposal that the introduction of the proposed penal berth hire for over stayal of vessel on adhoc basis based on a circular issued by it on 12th, January, 2008 is not in line with clause 2.17.1 to 2.17.3, of the tariff guidelines of March 2005. As per the tariff guidelines whenever a specific tariff for services/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit the proposal and levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified. For this purpose, the adhoc rate must be derived based on the existing notified tariffs for comparable services/cargo and it must be mutually agreed upon by the port and the concerned users. In the instant case, the proposed penal berth hire is neither based on the existing notified tariff nor does it have concurrence of the concerned users.

As per clause 2.17.4 of the tariff guidelines, final rate fixed by this Authority will ordinarily have only prospective effect. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised by this Authority as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively. In the instant case as already mentioned earlier the implementation of the proposed rate on adhoc basis by the VPT is not in line with the tariff guidelines. This Authority has already directed the VPT to refrain from collecting the proposed levy till the rate is finally approved by this Authority. The rate approved by this Authority will have prospective effect and this Authority does not ratify the adhoc tariff arrangement followed by the port during the interim period.

The VPT is, therefore, directed to refund the charges, if any, collected by VPT on this account on adhoc basis during the interim period and is also advised to refrain from such action in future.

- (v) The Visakhapatnam Stevedore's Association while endorsing the proposal has suggested that there should be a provision available for the port to hear genuine reasons for overstayal of vessels before imposing the proposed penal berth hire.

This Authority has already held in earlier cases that it is not in favour of prescribing conditions in the Scale of Rates which give unfettered discretionary powers to Major Port Trusts/Private Terminal Operators. The circumstances or exceptions, if any, need to be explicitly prescribed in the Scale of Rates to maintain transparency. No such provision is proposed either by the port or the users. In any case as per the 2005 tariff guidelines the rates prescribed by this Authority are only ceiling levels; and, the VPT has a discretion to levy charges at a level lower than the prescribed rates. Further, Section 53 of the Major Port Trusts Act, 1963 also gives powers to the Board of the Trustees of Major Port Trusts to exempt/remmit either wholly or partially any goods or vessels from payment of any rate or charge in special cases.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of following provision as note (3) under Schedule 2.3.3 of the existing Scale of Rates of the VPT :

- “(3) If the overstayal of the vessel exceeds beyond 15 days even after levying Penal Berth Hire under 2.3.3 (2) (i), then Penal Berth Hire equivalent to 5 times of the normal Berth Hire for such excess period shall be levied in addition to the normal Berth Hire Charges.”

11.2. The approved rate will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

BRAHM DUTT, Chairman

[ADVT/III/4/143/08-Exty.]